

# ...ahogy én látom!

A rendszerváltást követően a szakma kettészakadt márkajavítókra és -függetlenekre. A két csoport szakmai érdekazonossága, ha mélyen belegondolunk konvergál, a gyakorlatban mégis egyre távolabb kerül egymástól.

Nekem, mint egy, a karambolos javításban érdekelt vállalkozónak az elmúlt tíz évben sok olyan tapasztalatot kellett szereznem, amely egyértelműen körvonalazta a kialakult helyzetet gyökereit és motivációit.

A rendszerváltást követően, az állami monopóliumból kikerült gépjármű-kereskedelem rendkívül rövid időn belül számos új vállalkozást keltett életre, mely többségében eredményesen és látványosan gyarapodott. Ez köszönhető volt az autóra „kíéhezett” piacnak, az új finanszírozási technikáknak, valamint a járműbiztosításban érdekelt biztosítók piacszerzési törekvéseinek. Mindez kiegészülve a nyugat-európai törvényi szabályzásban akkoriban még érvényben lévő csoportos kedvezménnyel – vajon milyen hazai törvényi hivatkozással „honosíthaták” meg (még kapitalisták sem lettünk, de máris monopolhelyzetet teremtettünk) –, a kizárólagos gyári alkatrészforgalmazás jogával, igen kedvező helyzetbe hozták az érintett vállalkozásokat a márkafüggetlenekkel szemben. Így van ez ma is!

Érdekes képet mutat a hazai árképzés rendszere is, mely ugyancsak megkérdőjelezi közgazdasági értelemben a tisztességes haszon definícióját! Különösen azon összefüggésben, hogy mindez a biztosítók által kifizetett kárösszegnek a 70–80%-a. Gondolják csak el, évente ez több mint százmilliárd Ft, melynek nem csekély árrése mintegy ezer vállalkozásban oszlik el! Tisztességes ez így? – ha ennek a kérdésnek egyáltalában van értelme.

Mindehhez még csak annyi, hogy a biztosítók törvényi kötelezettsége – és erre előszeretettel hivatkoznak rezióradióink módosításakor – a biztosítási díjak szinten tartása.

Érthetetlen az alkatrészek árvényesítésének gyakorlata is. Magyarázható-e például az ez évi forintleértékeléssel a több mint 300%-os alkatrész-áremelés, és bizony nem egy alkatrésznél? Szabad ár, monopolhelyzetből! Bravó! Nálunk ezt is lehet!

Az utóbbi idők új jelensége, hogy a független javítót nemcsak a biztosító minősíti, hanem a járműfinanszírozásban részt vevő pénzintézetek is. Csak így egyszerűen: ha nem vagy márkaszervíz, vagy azzal nincs együttműködési megállapodásod, akkor nem vagy szakmúhely, nincs javítási jóváhagyás!

Hogy is van ez? Engem Creutzig úr, a CECRA elnöke becsapott?! Nem! Aki ott volt az első magyarországi dílerkonferencián Győrben, az hallhatta ezzel kapcsolatos állásfoglalását. Nem szó szerint, de kérdésesre ezzel kapcsolatosan a következőket válaszolta: a karambolos javítás garanciáit a JAVÍTÓ-nak kell vállalnia, függetlenül attól, hogy márkajavító, avagy sem, hogy a gépkocsi garancián belüli, avagy sem!

Vagy talán új feltételrendszerben kellene megállapodniuk a gyártókkal – úgy magyar elképzelés szerint? Ki határozza meg azt nálunk és mi a kritériuma annak, hogy ki a szakmúhely, vagy ki nem? A biztosítók, a márkakereskedők, vagy valamelyik banki alkalmazott? Ez nonszensz! Tessék nekem megmondani, hogy a jelenlegi márkakereskedői hálózat maradéktalanul megfelel a gyártói garanciáknak és a karambolos javítói feltételeknek? Roppant érdekes lenne egy ilyen irányú fogyasztóvédelmi vizsgálat!

Itt van a rezióradió kérdése is. Vezető biztosítónk jeles képviselője a mai napig nem tudott választ adni arra, hogy mi lesz, ha az alkatrészkereskedelem a versenytörvényeknek megfelelő, törvényes, piaci szabályozás irányába mozdul. Vajon hány vállalkozás maradna talpon, ha csak a tisztességes alkatrész árréséből és a kiszámlázott munkabérből kellene fenntartania magát?

A tevékenységgel összefüggő költségeket megközelítően sem fedik le a jelenlegi javítói díjak. Végre európaivá kellene tenni a munkadíj-anyag árarányokat, mely összességében biztosítási díj-csökkenést is hozna. Úgy gondolom, hogy a márkakereskedések és biztosítók egymáshoz való „vonalmát” tisztességtelenül módon finanszírozni, mert ez nemcsak minket rövidít meg, hanem valamennyi biztosítottat. Be kell látni, hogy az esélyegyenlőségnek és a versenyszellemnek még a halvány lehetőségét sem biztosítja a jelenlegi szabályozás vagy nem szabályozás, illetve gyakorlat.

Új, és nem kis kihívás előtt állunk. Idáig állta, aki állta a sarat, már sokan elvéreztek. Egy biztos, ha a fentiekben változás rövidesen nem történik, a kapu bezáródik: róla le. Jöhet, s biztosak lehetünk, hogy jön is a tőkeerős „megváltó”.

Tisztelt SZAKMA, nem kellene egy kapura fociznunk?!

Szilágyi Tamás

## Autótechnika

Javítás és kereskedelem

II. évfolyam, 2003/12. szám

Alapítva: 2002.

A lap a kiadó AUTÓSZAKI, Karosszéria-javítás és -fényezés, AUTÓHÁZ és AUTÓSZAKI-Junior folyóiratainak jogutóda.

ISSN 1588-9858

Megjelenés: havonta

**Kiadó és laptulajdonos:** X-Meditor Lapkiadó, Oktatás- és Rendezvényszervező Kft. 9023 Győr, Csaba u. 21.

**Felelős kiadó:** Pintér Imre

**Szerkesztőség:** X-Meditor Kft. Autóinformatika üzletág  
Levélcíme: 9002 Győr, Pf. 156.

Telefon: 96/618-074, fax: 96/618-063.

e-mail: auto@xmeditor.hu • www.autotechnika.hu

**Főszerkesztő:** Dr. Nagyszokolyai Iván (Nszl)  
(nszi@xmeditor.hu)

**Szerkesztő:** Sándorné Tamási Rita, Onódi Gábor

**Olvasószolgálat:** Sándorné Tamási Rita

### Alkotószervezők:

Almássy Tibor (közlekedés, közlekedésbiztonság), Bagi Mihály (szakképzés), Bogdanovits László (járműalkatrész-gyártás), Bódi Béla (autóelektronika, védelmi rendszerek), Csúri György (autóelektronika, informatika), dr. Emőd István (autóipari kutatás-fejlesztés, alternatív hajtások), Enyingi Kálmán (anyagtechnológia), dr. Frank Tibor (irányítórendszerek), Füredi István (autókereskedelem), Gablini Gábor (márkakereskedelem), dr. Gellér Józsefné (kerék, gumiabroncs, minőségbiztosítás), Horváth Tibor (gépjármű- és motorvizsgálat), Huszti Tibor (autóvíllamosság), Iharos Sándor (alkatrészkereskedelem), dr. Körmendy Ágoston (autó- és főegységgyártás), dr. Lakatos István (gépjárműdiagnosztika, márkakereskedelem), dr. Lévai Zoltán (folyóirat-szerkesztés), dr. Lukács Pál (újrahasznosítás, recycling), Máthé István (motorkerékpár-technika), dr. Melegh Gábor (igazságügyi és műszaki szakértés), dr. Merétné Imre Tamás (emissziótechnika), dr. Milassin László (nemzetközi jog), dr. Németh Kálmán (javítástechnológia, karosszéria javítás és fényezés), dr. Paár István (emissziótechnika), dr. Palkovics László (menetszabályzó rendszerek), Petrók János (autós innovációk), dr. Pordán Mihály (autótechnika, -gyártás és -javítástechnológia), Szalai László (dízeltechnika), Szügyi György (marketing, kommunikáció, vállalkozásvezetés, menedzseri módszerek), Vincze-Pap Sándor (passzív biztonság).

### Marketing és reklámszervezés:

Vasfői Gabriella (am@xmeditor.hu). Tel.: 96/618-074.

Sándorné Tamási Rita (auto@xmeditor.hu). Tel.: 96/618-074.

### Szedészet és nyomdai előkészítés:

X-Meditor Kft. Felelős vezető: Jacsó Péter

### Nyomdai előállítás:

Palatia Nyomda és Kiadó Kft.

### Megrendelés és terjesztés:

X-Meditor Kft. Stipsits Zsuzsanna, tel.: 96/618-067.

Példányszám: 5 000, előfizető: 3 200.

Az előfizetési díj az áfát és a postaköltséget tartalmazza.

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az



» OBSERVER «  
BUDAPESTI SZ. MÉDIAFIGYELŐ KFT.

1084 Budapest, Auróra u. 11.  
Tel.: 303-4738, Fax: 303-4744  
E-mail: marketing@observer.hu  
http://www.observer.hu